

Termini tecnici (I.)

RID 2009 – Der RID-Fachausschuss diskutierte erneut eine Reihe von Vorschriften-Änderungen. Die angenommenen Neuerungen werden zum 1. Januar 2009 in Kraft gesetzt mit einer Übergangsfrist bis 30. Juni 2009. VON JOCHEN CONRAD



Jochen Conrad ist im Sekretariat der Zwischenstaatlichen Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) zuständig für den Transport gefährlicher Güter. Er ist Träger des Deutschen Gefahrgut-Preises 2003.

Unter dem Vorsitz von Helmut Rein (Deutschland) fand vom 19. bis 23. November 2007 in Zagreb die 44. Tagung des RID-Fachausschusses statt. 19 der 42 Mitgliedstaaten der OTIF waren vertreten.

Harmonisierung mit der 15. Ausgabe der UN-Empfehlungen

Wie bei jeder letzten Sitzung eines Bienniums hatte sich der RID-Fachausschuss (FA) zuerst mit der Genehmigung der von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung in den Jahren 2006 und 2007 getroffenen Entscheidungen und dabei insbesondere mit der Harmonisierung mit der 15. Ausgabe der UN-Modellvorschriften zu beschäftigen. Diese Änderungen wurden vom FA für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2009 mit einer Übergangsfrist bis zum 30. Juni 2009 genehmigt. Dabei wurden auch letzte Änderungen berücksichtigt, die von verschiedenen Staaten sowohl der WP.15 als auch dem RID-FA unterbreitet wurden.

Sonstige Anträge

Kapitel 1.9: Beförderungseinschränkungen durch die zuständigen Behörden

Der Antrag des Sekretariats, eine redaktionelle Anpassung der Terminologie in der englischen und französischen Fassung des Abschnitts 1.9.2 vorzunehmen, um Fehlinterpretationen auszuschließen, dass Ersatzstrecken auch Strecken anderer Verkehrsträger sein können, wurde vom RID-FA mit der Begründung abgelehnt, dass die neue Rahmenrichtlinie über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland zukünftig eine Verkehrs-

trasse übergreifende Fahrwegbestimmung zulässt.

In Anbetracht dieser Diskussion zog der Vertreter der UIC (Internationaler Eisenbahnverband) seinen Antrag zurück, der zum Ziel hatte, ergänzende Vorschriften der Mitgliedstaaten in den Fällen einzuschränken, in denen keine oder keine geeigneten Ersatzstrecken zur Verfügung stehen.

Verzicht auf das Anbringen von Großzetteln an Tragwagen

Da im ADR im Vergleich zum RID für verschiedene Beförderungsarten Erleichterungen bei der Kennzeichnung gelten (z.B. mit Ausnahme der Klassen 1 und 7 keine Großzettel (Placards) an Fahrzeugen, mit denen Versandstücke befördert werden; keine Großzettel an Fahrzeugen, die unter die Freistellungen des Unterabschnitts 1.1.3.6 ADR fallen), treten an der Schnittstelle Straße/Schiene immer wieder Probleme auf, da dort eine Nachkennzeichnung der Tragwagen erfolgen muss.

Der RID-FA beschloss, die Schnittstellenproblematik Straße/Schiene neu im Abschnitt 1.1.4 zu regeln. Der Vertreter der UIC erklärte sich bereit, zusammen mit der UIRR (Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße) und interessierten Staatenvertretern einen neuen Antrag zu unterbreiten, in dem ein Lösungsvorschlag mit sicherheitstechnischer Begründung für alle Kennzeichnungsprobleme im kombinierten Verkehr aufgezeigt wird.

Energieverzehrelemente

In die RID-Ausgabe 2005 war die Sondervorschrift TE 22 aufgenommen worden. Nach dieser Sondervorschrift müssen Kesselwagen und Batteriewagen für Gase sowie Kesselwagen für Stoffe, die in flüssigem Zustand befördert werden und den Tankcodierungen L10CH, L10DH, L15CH, L15DH und L21DH zugeordnet sind, mit Energieverzehrelementen ausgerüstet sein.

In einem Antrag schlug Deutschland vor, in der Sondervorschrift TE 22 einige Änderungen vorzunehmen, um auslegungsbedürftige Anforderungen klarzustellen. So soll unter anderem bei der Ermittlung der Energieaufnahme nur das Verhalten im geraden Gleis und nicht im gebogenen Gleis betrachtet werden. Darüber hinaus wurden weitere Anpassungen an die 7.

Die Sondervorschrift TE 22 erhält folgenden Wortlaut:

TE 22 Um bei einem Auflaufstoß oder Unfall das Schadensausmaß zu reduzieren, müssen Kesselwagen für Stoffe, die in flüssigem Zustand befördert werden, und Gase sowie Batteriewagen eine Energie in Höhe von mindestens 800 kJ je Wagenende durch elastische oder plastische Verformung definierter Bauteile des Untergestells oder ähnlicher Verfahren (z.B. Einsatz von Crashelementen) aufnehmen können. Die Ermittlung der Energieaufnahme bezieht sich auf einen Auflauf in einem geraden Gleis.

Die Energieaufnahme durch plastische Verformung darf erst bei Bedingungen erfolgen, die außerhalb des normalen Eisenbahnbe-

triebs (Auflaufgeschwindigkeit ist größer 12 km/h oder die Einzelpufferkraft ist größer als 1500 kN) liegen.

Bei der Energieaufnahme bis höchstens 800 kJ je Wagenende darf es zu keiner Krafteinleitung in den Tankkörper kommen, die zu einer sichtbaren, bleibenden Verformung des Tankkörpers führen kann.

Die Vorschriften dieser Sondervorschrift gelten als erfüllt, wenn die Punkte 1.4 und 1.1.6 des UIC-Merkblattes 573* (Technische Bedingungen für den Bau von Kesselwagen) angewendet werden.

* Ab 1. Oktober 2008 anwendbare 7. Ausgabe des UIC-Merkblattes.

Ausgabe des UIC-Merkblattes 573 vorgenommen, auf das in der Sondervorschrift TE 22 zukünftig verwiesen wird. Dieser Antrag wurde mit einigen Änderungen angenommen.

Frankreich beantragte in einem weiteren Dokument zur Sondervorschrift TE 22, die Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.3.27 a) um zwei Jahre auf den 1. Januar 2013 zu verlängern, um den durch die Schwierigkeiten bei der Zulassung von Energieverzehreinrichtungen entstandenen Zeitverlust auszugleichen. Diese Schwierigkeiten, die auch im oben erwähnten Antrag Deutschlands festgestellt worden sind, hatten zu einer Neuauflage des UIC-Merkblattes 573 geführt.

Um einerseits den Zeitverlust aufzufangen, der durch die späte Festlegung technischer Spezifikationen entstanden ist, andererseits aber auch Unternehmen nicht zu benachteiligen, die ein mühsames Zulassungsverfahren durchlaufen haben und die anderenfalls bei künftigen technischen Änderungen zurückhaltender sein könnten, schlug der Vorsitzende als Kompromiss vor, die Übergangsfrist nur für diejenigen Kesselwagen zu verlängern, die zwischen dem 1. Januar 2011 und dem 31. Dezember 2012 zur wiederkehrenden Prüfung fällig werden, um dadurch eine kontinuierliche Nachrüstung sicherzustellen.

Der RID-FA stimmte diesem Kompromiss zu, der in folgendem

Zusatz zur Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.3.27 a) zum Ausdruck gebracht wird:

Für Kesselwagen und Batteriewagen, die zwischen dem 1. Januar 2011 und dem 31. Dezember 2012 einer wiederkehrenden Prüfung gemäß Absatz 6.8.2.4.2 oder 6.8.3.4.6 unterzogen werden müssen, darf diese Nachrüstung jedoch auch bis spätestens 31. Dezember 2012 erfolgen.

Schutzabstand

In Zusammenhang mit einem Antrag der Schweiz auf Klarstellung der Schutzabstand-Regelung für Wagen und Großcontainer, die mit Großzetteln (Placards) nach Muster 1, 1.5 oder 1.6 versehen sind, entbrannte eine Diskussion darüber, ob dieser

Schutzabstand nur für die Zufahrt oder auch für den Rangierbetrieb gilt. Während einige Delegationen darlegten, dass die Schutzwagenregelung in ihren Ländern auch für den Rangierbetrieb angewendet werde, waren andere Delegationen der Ansicht, dass eine Anwendung auch auf Rangierfahrten zu großen betrieblichen Behinderungen insbesondere auf kleinen Bahnhöfen führen würde.

Nachdem sich bei einer Abstimmung nur eine geringe Mehrheit gegen die Ausdehnung auf den Rangierbetrieb aussprach, regte der Vorsitzende an, dass für die nächste Tagung des RID-Fachausschusses von interessierten Staaten Vorschläge für den Rangierbetrieb unterbreitet werden sollten.

Nach Crashversuchen mit ballastierten Kessel- und Güterwagen auf der Brunel Railmotive Versuchsanlage in Görlitz im August 2006: Deformierte Crashpuffer GCP 250 der Schwab Verkehrstechnik, Schaffhausen (CH), die nach EST-Lizenz hergestellt werden.



Foto: EST GmbH

gefährliche ladung

Das Magazin für die Gefahrgut-Logistik seit über 50 Jahren

Übernahme von technischen Vorschriften aus dem UIC-Merkblatt 573 in das RID

Belgien schlug in einem Dokument vor, zwei Punkte des UIC-Merkblattes 573 (Mindestabstand von 300 mm zwischen Kopfrägerebene und Tank; Festlegung eines minimalen dynamischen Arbeitsaufnahmevermögens für Puffer von Gas-Kesselwagen), die bisher weder in den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) noch im RID erscheinen, in das RID zu überführen.

Der Antrag Belgiens, ein minimales dynamisches Arbeitsaufnahmevermögen für Puffer von Gas-Kesselwagen vorzuschreiben, wurde zusammen mit einer vom Vertreter der UIP vorgeschlagenen Übergangsvorschrift für Wagen, die vor dem Inkrafttreten des UIC-Merkblattes 573 gebaut wurden, angenommen.

Nach dem Absatz 6.8.3.1.5 eine Überschrift mit folgendem Wortlaut einfügen:

„Sonstige Vorschriften für den Bau von Kesselwagen und Batteriewagen“.

Einen neuen Absatz mit folgendem Wortlaut einfügen:

„6.8.3.1.6 Kesselwagen und Batteriewagen müssen mit Puffern mit einem minimalen dynamischen Arbeitsaufnahmevermögen von 70 kJ ausgerüstet sein. Diese Vorschrift gilt nicht für Kesselwagen, die mit Energieverzehrelementen gemäß Definition in Abschnitt 6.8.4 Sondervorschrift TE 22 ausgerüstet sind.“

Eine neue Übergangsvorschrift mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

„1.6.3.33 Kesselwagen und Batteriewagen für Gase der Klasse 2, die vor dem 1. Januar 1986 gemäß den bis zum 31. Dezember 1985 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch hinsichtlich der Puffer nicht den Vorschriften des Absatzes 6.8.3.1.6 entsprechen, dürfen weiterverwendet werden.“

Die Frage des geforderten Mindestabstands von 300 mm zwischen der Kopfrägerebene und dem am weitesten vorstehenden Punkt am Tank von Kesselwagen wurde der Arbeitsgruppe

„Tank- und Fahrzeugtechnik“ zur Prüfung übertragen. Da dieser Mindestabstand bei im Vereinigten Königreich verwendeten Kesselwagen in der Regel unterschritten wird, um den geringeren Tankfassungsraum, der sich durch das geringere Lichtraumprofil ergibt, durch eine größere Länge des Tanks auszugleichen, werden dort statt des Mindestabstands Überpufferungsschutzeinrichtungen vorgesehen. Die Arbeitsgruppe sollte dabei insbesondere prüfen, ob die vom Vereinigten Königreich vorgeschlagene Alternative zumindest für in Kontinentaleuropa verwendete Bauarten ausgeschlossen werden sollte.

Interpretation des Abs. 6.8.2.5.2 in Zusammenhang mit der Einhaltung der Frist für die nächste Prüfung des Kesselwagens

Die Vertreterin der Tschechischen Republik wies in einem Dokument auf Probleme mit Kesselwagen hin, die vor dem Ablauf der Frist für die wiederkehrende Prüfung beladen werden, deren Frist aber während der Beförderung abläuft. Sie schlug vor, in Absatz 6.8.2.4.4 für Kesselwagen eine analoge Vorschrift zu dem für ortsbewegliche Tanks geltenden Absatz 6.7.2.19.2 aufzunehmen.

In der Diskussion wurde deutlich, dass der Fall der ungereinigten leeren Tanks bereits in Absatz 4.3.2.4.4 geregelt ist, dass der Fall des Absatzes 6.7.2.19.6 b) (Rücksendung von Stoffen zur ordnungsgemäßen Entsorgung oder zum Recycling) für Kesselwagen in Europa vermutlich nicht von Bedeutung ist und der verbleibende Teil nur für die wiederkehrenden Prüfungen relevant ist, da der neue Absatz 6.8.2.4.3 für die Zwischenprüfung bereits eine dreimonatige Überschreitung der Frist zulässt.

Dieser verbleibende Antrag, der seinen Niederschlag ebenfalls in Kapitel 4.3 finden sollte, sollte der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung unterbreitet werden, da er auch für Tankfahrzeuge und insbesondere für Tankcontainer von Bedeutung sein kann.



GPS-Sende- und Empfangseinheit auf dem Scheitel eines Bahn-Kesselwagens.

Interpretationsfrage zur Tankbeförderung von Stoffen in loser Schüttung

Der Vertreter Schwedens fragte, ob UN 1495 Natriumchlorat, das sowohl zur Beförderung in Tanks als auch zur Beförderung in loser Schüttung zugelassen ist, gemäß der Sondervorschrift VW 8 in loser Schüttung auch in Tanks, die nicht mehr den Vorschriften des Kapitels 6.8 entsprechen, befördert werden dürfe.

Der Vorsitzende vertrat dabei die Ansicht, dass bei der Verwendung eines Tanks mit RID-Zulassung die Vorschriften für die Tankbeförderung zu beachten sind, während bei der Verwendung eines Tanks ohne RID-Zulassung die Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung anzuwenden sind, da in diesem Fall der Tank als beliebiges Behältnis gilt. Der Vertreter Schwedens war der Ansicht, dass unter diesen Umständen im Beförderungspapier oder am Wagen klar angegeben werden sollte, dass die Beförderung nach den Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung erfolgt. Er wurde gebeten, einen diesbezüglichen Antrag auszuarbeiten.

Die Vertreterin Belgiens wies darauf hin, dass eine Unterscheidung auch anhand der Gattungsbuchstaben der Eisenbahnwagen erfolgen könnte, da Wagen, die

als Kesselwagen zugelassen sind, immer den Gattungsbuchstaben Z aufweisen.

Im Rahmen der Diskussion wurde jedoch eine Unlogik in der Sondervorschrift VW 8 festgestellt, da zwar geschlossene Container, nicht jedoch gedeckte Wagen zugelassen sind. Es erscheint angebracht, in der Gemeinsamen Tagung die VW/VV-Vorschriften im Hinblick auf die neueren BK-Vorschriften zu überprüfen.

Prüfung der fahrzeugtechnischen Ausrüstung

Der Vertreter Schwedens wies darauf hin, dass in Kapitel 6.8 zwar verschiedene fahrzeugtechnische Anforderungen enthalten seien (z.B. Energieverzehrelemente), jedoch nur die Prüfung der Tanks geregelt sei.

In der Diskussion wurde bekräftigt, dass der Tanksachverständige gemäß Unterabschnitt 6.8.2.4 nur für die Prüfung des Tankkörpers und seiner Ausrüstungsteile verantwortlich ist. Das

RID enthält aber in den Sondervorschriften TE 22 und TE 25 Anforderungen an die fahrzeugtechnische Ausrüstung, die gemäß der Begriffsbestimmung in Abschnitt 1.2.1 nicht Bestandteil der baulichen Ausrüstung und der Bedienungsausrüstung eines Tanks ist. Der Tanksachverständige ist in der Regel nur in der Lage zu prüfen, ob die durch die Sondervorschriften geforderten Ausrüstungen vorhanden sind. Eine Funktionsprüfung dieser Ausrüstungsteile kann jedoch nur von einem Fahrzeugsachverständigen durchgeführt werden.

Der RID-FA war der Ansicht, dass im RID eine Klarstellung bezüglich der fahrzeugtechnischen Ausrüstung erforderlich ist. Die Delegationen wurden gebeten, sich zu dieser Problematik Gedanken zu machen. Eine Lösung könnte darin bestehen, die fahrzeugtechnischen Vorschriften wie im ADR in einen neuen Teil 9 zu überführen. Alternativ könn-

ten neue UIC-Merkblätter oder Normen entwickelt werden.

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“

Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses, Hermann-Josef Kellerhaus (Deutschland), orientierte den RID-FA über die bei der achten Tagung der Arbeitsgruppe (München, 14. und 15. Juni 2007) erzielten Fortschritte.

Gefahrguttelematik

Der RID-FA stimmte der von der Arbeitsgruppe gewählten Vorgehensweise zu, die Arbeiten zu diesem Thema erst dann wieder aufzunehmen, wenn die Diskussion im Rahmen der Gemeinsamen Tagung für alle europäischen Landverkehrsträger so weit vorangeschritten ist, dass eisenbahnspezifische Anforderungen für ein Lasten- und Pflichtenheft festgelegt werden können.

Wird fortgesetzt